

令和2年度第1回関東地方整備局事業評価監視委員会 議事録

審 議

■令和2年度の事業評価監視委員会における審議の進め方

(上記について、事務局から資料により説明)

○朝倉委員長 ありがとうございます。それでは、今説明していただきました令和2年度の事業評価監視委員会の審議の進め方ですが、何か御質問あるいは御意見はございますでしょうか。なさそうですね。

それでは、事務局より今提案いただいた審議の進め方については、了承いたします。

■道路事業の費用効果算出方法等について

(上記について、事務局から資料により説明)

○朝倉委員長 説明ありがとうございます。

加藤先生から御質問があるようなので、お願いします。

○加藤委員 御説明いただき、どうもありがとうございます。

頂いた資料を拝見すると、当初想定した費用からの費用の変化分についてデータが示されていないようです。先ほどの御説明によれば、一括審議にするか否かは、金額が10%以上または100億円以上増えたときというルールが決められているようですので、それらにどれぐらい抵触するかを、過去の事例や費用増加の要因と照らし合わせながら議論するのがよいと思います。その意味で、そういった整理の仕方は可能でしょうか。

以上です。

○朝倉委員長 ありがとうございます。事務局のほうから御回答いただけますか。それとも、少し考えないといけないですか。

○事務局 一括審議か重点審議かのその判断は、事業費増10%、100億円以上とがございま

すが、そこにつきましては、もともと当初事業費の設定がございますので、その把握はきちんとできると思っております。

○朝倉委員長 加藤先生、どうぞ。

○加藤委員 もしデータがあるのならば、例えば金額の全体的な分布や、要因別に平均値がどう違っているかなどの数値を整理することで、こういった要因で大きな費用の変化が起こり、それが一括審議の条件に該当する原因となるのかの分析が、もう少し進むのではないかと考えます。

○事務局 ありがとうございます。おっしゃるとおり、本日説明した資料では、それぞれに対して、事前事後の額がどれくらい変動するというようなことが、そこまで分析しきれていない部分もありますので、その辺も含めて分析していきたいと思えます。ありがとうございます。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

今の話は、色々な事業の性質にもよりますけれども、およそこれぐらいの事業費増はあるかもしれないねということ、ある程度、事前に見積もったり検討したりする上で、有効なデータになり得る可能性があるもので、少し検討していただくようお願いします。

あと、古関先生、お願いします。

○古関委員 最後に御説明いただいた、こういう項目にも留意し、必要な費用について計上するというをお伝えいただいたということですが、そうは言いながらも、確定しないものについては費用に上げられない、例えば軟弱地盤対策とか、そういう費用を計上できなかったという御説明もこれまでの会議であったように思うのですけれど、そこは何か具体的な対応が取られるのでしょうか。

○事務局 軟弱地盤対策については、本分析結果ですとか、あるいは隣接区間の実績ですとか、いろんな類似事例を参考に、今後、軟弱地盤対策として必要な経費は計上していくことで事務所に伝えておりますので、そういったものを踏まえて、今後は、必要な経費として積めるものは積むことで考えているところでございます。

○古関委員 必要かもしれない経費も積みようはあるのですか。

○朝倉委員長 いかがですか。

事前の予備的な調査でもって、いろんなことがクリアになり、かつ最新の理論や方法を駆使すると、これぐらいのことは見積もれるよねというのがあれば、それは事前の費用に積み増すことが本来できるはずで、そのところのメカニズムがどうなっているのかという御

質問ですかね。

○古関委員 具体的に申し上げますと、やはり地盤というのは、場所によっては条件が急変するものですから、限られた調査結果からは確定的にこのくらいの対策で大丈夫というのが言えない場合があります。これまでこの委員会に出てきた事例ですと、軟弱地盤が実際にはもっと厚かったからという理由で増額になったものがございました。

ゴーサインを出す段階で、軟弱地盤の厚さがどのくらいあるのか調査できていない場合、必要になるかもしれない費用を、最悪のケースだと最大このくらいで、調査結果次第ではこのくらいで済む可能性もあるという幅として計算し、未確定要因として見込むようなことができないのかなと常々感じておりました。この点に関する御質問です。

○朝倉委員長 いかがでしょうか。どうぞ。

○事務局 幅を持った設計の仕方という、御意見を頂きました。

それにつきましては、道路部内でも同じような議論がございまして、それも踏まえて、今後、事業費の設定をどうしていくかというのは、引き続き議論していこうというようなことになっております。先生がおっしゃられた幅を持った設計の仕方みたいなどころについては、引き続き、検討してまいりたいというふうに思っております。

○古関委員 ありがとうございます。以上です。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

今のことは、再評価のケースもそうですけれども、そもそも事業を採択する段階で、そういう幅を持った費用の見積り等ができないかということじゃないかなと思うので、事業採択時の検討の中でできるだけやっていただくと、後の再評価はかなり楽になるだろうなというふうには思います。

ほか、いかがでしょうか。

それでは、今日の話の中にB/Cの絵がありましたね。3ページの図をちょっと出してもらえますか。

グラフになっていたものがあるかと思います。

この図を見ていただくとよく分かるように、この赤い点線で囲ったところがありますけれども、これは社会的割引率で割り引く前の費用であったり便益であったりするわけです。

それで、この社会的割引率は4%ですけれども、この割引率をどんどん上げますと、どんどん割り引かれて、緑の面積や青い部分の面積は小さくなるわけです。とりわけ、後の方になればなるほど割り引かれるので、どんどん面積が小さくなります。この設定によっては、

いわゆる青いところと緑のところの比率、すなわちB/Cの値は、結構大きく変わる可能性があるというような性質があります。

それから、インフラ整備事業では、事前に事業費が必要で、便益は後の方に出てくるんですね。後の方に出てくる便益は、相対的に大きく割り引かれることになる。便益の評価をする時には、そこが小さめに出ると言い方がいいかどうか分かりませんが、そういう仕組みになっている。

それから、50年というこの設定、マニュアルでは50年ですけども、ここをどう設定するかは結構大きな影響がある。特に、割引率が高ければ50年も40年もあまり変わりませんが、割引率を小さくし、50年を長くすれば、話は全然違ってくる。最終的に出てくるB/Cの値を理解して評価する上では、この図に書かれているような性質を持っているということを念頭に入れて、頭の片隅に入れて話をする、聞くのがいいんじゃないかなというふうに思います。補足をさせていただきました。

寺部先生、何か御質問、御意見はありますか。

○寺部特別委員 先ほど古関先生がおっしゃっていた、工費の変動を見込むという話なんですけれども、今現状で感度分析をおやりになっていますよね。交通量とか事業費が、変動要因で、プラスマイナス10%で感度分析をやっているんで、そのプラスマイナス10%というのが、もう少し細かく設定するということが可能になるんじゃないかと思いました。

以上です。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

その揺れ幅というか、変動幅の設定をより合理的にできればいいし、その中でどれぐらいこれまでの変動がカバーされているかということを見ることも大事かもしれないですね。コメントということで、よろしいですか。

はい、ありがとうございます。

今、加藤先生も発言がありましたか。

○加藤委員 この図に関して質問です。図の中で、現在価値に換算するときの「現在」というのは、「R2」の場合で示されていますが、ここで50年間というのはあくまでも供用されてから50年ということで間違いないでしょうか。

○朝倉委員長 お願いします。

○事務局 便益の算出する期間としては、供用してから50年でございます。

○加藤委員 分かりました。建設の期間がどんなに長くても50年なので、かなり将来まで

カバーされる可能性もあるということですね。

○事務局 はい。

○加藤委員 わかりました。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

■再評価案件（一括案件審議） 再評価対応方針（原案）の説明・審議

・一般国道16号 保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）

・一般国道52号 上石田改良

（上記について、事務局から資料により説明）

○朝倉委員長 ありがとうございます。

今、説明いただきました一括審議案件の2件ですけれども、事前に委員の先生方からの質問はないというふうに聞いておりますが、今説明を聞かれて、何か質問があれば、お願いしたいと思っておりますけれども、質問は何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。

ありがとうございます。

それでは、特に御質問等はないということですので、この一括審議案件の対応方針ですけれども、原案どおり継続ということによろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○朝倉委員長 ありがとうございます。何か御異議がある場合は、チャットのほうでちょっと待てと言ってください。

ありがとうございました。それでは、特に御異議がないようでございますので、今御審議いただきました一括審議案件につきましては、継続ということにさせていただきます。

■再評価案件（重点審議案件） 再評価対応方針（原案）の説明・審議

・東京外かく環状道路（関越～東名）

（上記について、事務局から資料により説明）

○朝倉委員長 丁寧な説明をありがとうございました。それでは、これから質疑応答に入り

たいんですけれども、皆さんからの御意見を頂く前に、東京都から意見が出ていたかと思えます。

東京都からは、幾つかありましたけど、事業費については、都の負担増とならないよう、有料道路事業を活用するというふうな意見がありますが、今回の事業費の増加分について、どういう対応を予定されているか、ちょっとそれだけ先に確認させてください。

○事務局 それでは回答させていただきます。東京外環（関越～東名）の事業費につきましては、平成23年12月の「高速道路のあり方検討有識者委員会」の中間取りまとめにおきまして、利用者負担による有料道路方式での整備を基本としつつ、不足分は税負担を活用とされているところでございます。

今回の全体事業費の増加に係る負担につきましては、この中間取りまとめの考え方を踏まえまして、コスト縮減など、高速道路会社の経営努力を活用しながら、できる限り有料道路事業費により対応することになるというふうに考えております。

以上でございます。

○朝倉委員長 ありがとうございます。東京都からの御意見については、今、事務局がお考えのような形で進めていくということでございます。

それで、これから質疑応答ですけれども、この案件につきましては、いろんな技術的な変更に伴いまして、また費用も相当に、1.5倍ぐらいに膨らんでいるので、各委員に事前に現地視察をやっていただいたり、あるいは事前に御質問を頂いております。

ということですので、事前にどういう質問を頂いたかという、全体を御紹介いただけますでしょうか。

○事務局 それでは、委員の皆様から事前に頂きました意見を御説明させていただきます。

まず、現地で事前の御説明をさせていただき、委員の皆様方には、御多忙の中お時間を頂きまして、誠にありがとうございました。

事前に委員の皆様から頂いた質問について、一通り、御紹介をさせていただきます。

まず、費用・便益についての御質問ということでございます。

1番、便益が2兆8,777億円から2兆810億円と大きく下がった理由を分かりやすく提示してほしい。

2番、社会的割引率4%の設定根拠と現在における推定値を明示した上で、B/Cがどの程度変動するか感度を示してほしい。

3番、今後の再評価においてB/Cが1を下回る可能性はありますか。

未着手の仮称青梅街道 I C の改変部付近は、地質状況に応じて今後さらなる工事費が見込まれるという認識で相違ないでしょうか。

現状の金額の増額には問題ないと思うし、この道路の必要性は理解したが、コロナ禍を含め不透明な将来に、材料調達の問題、人手の問題、材料の高騰、人材の高騰も考えられる。その際に、B/C の値が低くなることが想定されるが、どのように考えているのか。

4 番、便益に関して、走行時間短縮を基にした B/C 以外の定性的なものの一覧表のような形で列挙したほうがいいのではないかと。

続きまして、地中拡幅関係の質問でございます。

5 番、中央 J C T における地中拡幅部の工法変更に伴う事業費の増加、現時点では約 3,365 億円の見込みを、今後のより詳細な設計検討や試験施工、観測施工の実施等で節減できる可能性はないかと。

安全性、技術的課題を検討した委員会の経緯の中で決まった工法であり、それに関するコスト増はやむを得ないと考えるが、その中で、どの程度コストを下げ得るかを示すことが重要である。コスト縮減に記載されている方法以外はあり得ないのかなども含め、どの程度の縮減が可能なのか、その定量値があれば教えてほしい。

6 番、工法の変更によるコスト削減効果を可視化することはできないか。リスク低減、将来的な耐久性、メンテナンス費用削減など、長期的な費用削減効果を示し、工法変更による長期的な事業健全性をアピールすることができないか。

7 番、地中拡幅部の設計変更を検討するに際して、本線を J C T や I C に向けて地中浅い位置に上昇させ、J C T や I C により近い位置で連結路と接続させることで土かぶりを浅くして以前の馬蹄形状の断面のままにする、あるいは開削工法を採用することで、工費の増大を防ぐという検討はなされなかったのでしょうか。

8 番、このような費用の大きな設計変更は、有識者委員会による技術的な検討のみで決定されていたのでしょうか。費用便益分析など、事業評価の観点からも検討された上で決定されるべきだったと考えます。

地質条件によって設計変更が行われ、それによって工費が増大するというのは、多くの事業で聞かれるストーリーです。これまでの事業の経験から、外環ではどれくらいの工費の増大が見込めるか、ざっくりとした見込みを立てておき、それを費用便益分析で感度分析しておくべきだったと思うが、その点はいかがか。

9 番、断面が変わることで、都市計画の範囲も増えるとのことですが、この都市計画の範

困が増えることによる影響は何かありますでしょうか。

10 番、深層地下水が年々上昇しているのはなぜでしょうか。

11 番、棲壁の施工で、「より実績のある」凍結工法を採用することだが、電力コストもさることながら、工事中の停電などの対策は講じられているのか。

そして、その他でございます。

12 番、中央環状線西側区間外回りの渋滞損失時間が、千葉外環開通後に激減していますが、これはなぜでしょうか。東側区間は千葉外環の影響と分かりますが、西側の内回りは変わっていないのですが西側の外回りは大幅に減っています。

13 番、コロナ緊急事態宣言時には、小型車交通量は 8 割減ったものの、物流車両は 1 割程度の減少とのこと。将来的に人口減、東京でも 2025 年にピークアウトし乗用車は減少見込み。一方、物流施設の立地は現在も旺盛で小口配送需要も増加する傾向もあるのでは。今後の発生交通量をどう読むべきか。

14 番、例えば、東名 JCT 内のヤード構造の見直しは横穴墓群の一時保存と近隣住民のための配慮で工事用道路の仮橋化や防音対策など努力をしているのに、実際敷地内に入り現場を見て話を聞かないと分からない。もっとメディアも活用して、いかに環境に配慮しているのかアピールしていただきたい。

15 番、トラックマネジメントシステムの記載はあるが、このほか足元の具体的なコスト削減努力をもう少し詳細に提示できないか。

事業費の増額が途方もなく大きいのに対し、コスト削減努力が見えづらく、費用増の印象しか残りません。トラックマネジメントシステムの取組は、金額で示した場合どれくらいの削減なのでしょう。

事前に頂いております質問は以上でございます。

○朝倉委員長

この質問に対して、これから順に答えていただくこととなりますが、現時点で、先ほどの説明を聞かれて、もう少しこういったことを聞きたいという御質問があれば頂いておきますと、全体としてどういう質問があるかがおおよそ分かりますので、もしあれば、お願いします。もちろん、このことは、この後の議論の中で質問をしちゃいけないということではありません。現時点で、先ほどの御説明を聞かれて、こういう質問があるよということがあれば、どうぞ遠慮なく御発言ください。

もし、特にこの質問に対して、まず答えていただいてからということであれば、それで結構です。よろしいでしょうか。

寺部先生、どうぞ。

○寺部特別委員 中央拡幅部というのは、4か所ですか。中央JCTにおける中央拡幅部というのは4か所と聞いたような気がするんですけど、東名JCTと青梅のところはこの形状じゃないんですかという、簡単な質問です。

○朝倉委員長 はい、分かりました。これは、後でまた、まとめて順に御回答いただくことにします。

○寺部特別委員 以上です。ありがとうございます。

○朝倉委員長 ほかによろしいですか。

○西山委員 この質問に加えてということで御質問させていただいてもよろしいんですか。

○朝倉委員長 はい、どうぞお願いします。

○西山委員 2点あるんですけども、前回の事前説明のときにも少しお尋ねしたことではあるんですけども、もう一度、今日、全体的に話を聞いて、あと先生方の御質問も踏まえて、もう一度お聞きしたいということが2点ほどありまして、1点目は、三環状の整備がほぼ完了しつつあるという状況の中で、私、20年ほど、千葉外環ができるのを夢見ながら、その下を非常に渋滞にまみれながら毎日通勤していたという苦い経験というのがありまして、千葉外環が開通しても意外と渋滞の緩和が進まなかったんだなという感じが、私としては、そういう評価があるんですね。

なので、都心部の中心部の渋滞を緩和するという意味での三環状の整備ということだけではなくて、もっと構造的な、先ほどロジスティック拠点の広がりというものもありましたけれども、でも、もっともっと構造的な地方分散への構造転換が必要だということが、より三環状を整備した中で顕著になったんじゃないかなというような、私は、評価というか見方をしているんですけども、こうした、この事業だけではないんですけども、今、三環状の整備がもうほぼ終わりに近づいているというところで、国交省としてはどんな方向性とか評価をお持ちになっているかということが聞きたいことの一つ目です。

それから、もう一つは、三鷹市の地域住民を交えた北野まちづくりというワークショップなんかをやられているということだったんですが、ソフト事業ということが、この全体の中のどれぐらいの位置を占めているのかということをお聞きしたいんです。

ソフト事業で、今後、完成した後でも、例えばワークショップでこういう設置物が必要だ

とかということが出てきたりしたら、それをこの事業の中で整備される、あるいはメンテナンスについてはどうなのかというような、このソフト事業への関与の仕方というのをお聞きしたいというふうに思います。

以上です。よろしく願いいたします。

○朝倉委員長 ありがとうございます。今の先生の御質問については、先ほどの質問に加えて、御回答いただくことにします。

ほか、よろしいでしょうか。

それでは、質問に御回答いただくことになるんですけども。

○加藤委員 朝倉先生、発言を希望いたします。

○朝倉委員長 はい、どうぞ。

○加藤委員 これは環状道路の一部なので、外かく環状道路の他区間と比べたときに、例えば、単位距離当たりコストがどれぐらい違うのかとか、といった比較ができないでしょうか。

以上です。

○朝倉委員長 はい、ありがとうございます。

それでは、先ほどの質問に対してお答えいただきたいんですけども、実は今日、結構、時間制約がありまして、そういうことと、質問内容によっては、もう少し事務局内で精査をして答えないといけないという質問もあるようにお見受けしますので、本日全ての御質問に対して回答することはできないかもしれない。幾つかについては次回に回して、そこで議論する。すなわち、今日、この案件について、ここで何か結論を示すということではなくて、次回に、最終的な結論、判断をする。次回にさらに議論するということを前提に御回答というか、審議を進めてまいりたいと思います。御理解よろしく願いします。

ということで、御質問に対しての回答、事務局のほうからお願いできますか。

○事務局 ありがとうございます。そうしましたら、限られた時間の中ですので、この今、もともと15ありましたけれども、このうち1番、2番、3番、5番、6番、8番、14番について、先行して回答させていただきまして、その後、残りの質問への回答とさせていただければと思っております。

まずは、(1) 便益が2兆8,777億円から2兆810億円と下がった理由といったところでございます。

平成28年の前回再評価では、前提が、平成32年度に開通しまして、33年度から便益が発生すると仮定して算出しております。今回、令和12年度に開通しまして、令和13年度か

ら便益が発生するものと仮定しまして、便益を算定しているところでございます。

便益の発生時期が遅れるといったことになりますので、先ほど、朝倉先生の図の紹介にもございましたとおり、現在価値化に用いる割引率、こういったものが0.8219から0.6496と、初年度の割引率が17ポイント減少することになりますので、それによりまして、現在価値化した便益が大幅に減少する結果となったところでございます。

続きまして、(2) 社会的割引率4%の設定根拠と、現在における推定値を明示した上でB/Cがどの程度変動するか感度を教えてほしいというところでございます。

社会的割引率4%については、国土交通省の各分野共通で使われており、平成21年6月の公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針で決められておるところでございます。これは、国債等の実質利回りを参考として算定されたものです。

また、社会的割引率、現在4%でございますけれども、もし、1%下げて3%として試算した場合、B/Cは今1.01だったものが1.29となります。約3割の変動を示すといったこととなります。

また、もう一つ、御質問を頂いた現在における推定値といったことにつきましては、今の国債の現在の利回り、そういったところの算定方法について確認しているところでございますので、また別途回答させていただければと考えているところでございます。

続きまして、(3) のところでございます。少し質問は省略させていただきます。

B/Cが1を下回る可能性があるとか、青梅街道の改変部の状況、そういったところの回答でございます。

回答につきましては、今回再評価においては、詳細な地質調査結果、地下水調査等を踏まえた直近の検討に応じて生じた事業計画の変更を反映しています。御指摘のとおり、青梅街道ICの改変部、地中拡幅部については、まだ未着手の状況でございまして、今回の変更では反映されておられません。今回、中央JCT部の地中拡幅部の詳細設計、工事の状況を踏まえながらコスト縮減を含めて検討を進めていく予定でございますけれども、今後の検討状況によりましては、今後さらなる事業費の変動が出る場合がございます。その場合には、その時点で、適切に事業評価を行ってまいりたいと考えているところでございます。

一方、B/Cの議論が先行しがちにはなるんですけれども、やはり事業の継続といったものに関しましては、貨幣換算可能な便益を費用で除したB/Cだけではなくて、環境への影響、災害時における人や物資の輸送の確保といった、貨幣換算が困難な効果、さらには事業の実施効果や地元の調整状況といった視点により、総合的に実施するとされておりますの

で、B/Cのみで現事業の継続や中止が判断されるものではないというふうな形で考えているところでございます。

外環事業は、先ほどの説明でも申し上げましたが、大きな効果を発揮する事業でございますので、引き続き、早期整備、コスト削減など、様々な角度から工夫を重ねながら、可能な限り、効果的な費用便益を早期に発揮できるよう効率的に事業を進めてまいりたいと思っております。

また、御指摘の人的費や材料費の影響と、そういったものにつきましても可能な限り回避しながら、計画的に、効率的に事業を進めていきたいと考えているところでございます。続きまして(5)番、中央JCT地中拡幅部のコスト削減の可能性についての御質問についてお答えいたします。

中央JCTの地中拡幅部につきましては、より安全確実に施工するための施工方法を検討いたしまして、それに必要な費用を積み上げたものでございますが、現在、詳細設計の中で、断面の合理化についても検討しているところでございます。引き続き、より確実な安全性や健全性の確保の下、コストや工期の縮減の観点を持ちながら、詳細な設計、検討を進めていく予定であります。

また、工事の段階に移りましても、その時点での最新の技術の採用などを踏まえながら、コスト縮減に努めていくことといたしまして、御質問いただきました試験施工ですとか観測施工による削減の可能性につきましても検討してまいりたいと考えております。

なお、先ほど寺部委員のほうから、箇所数についての御質問がございましたが、地中拡幅部につきましては、東名JCTのところは2か所、中央JCTのところは4か所、青梅街道ICのところは2か所、合計8か所ございますが、今回の変更につきましては、中央JCT部の地中拡幅部4か所についての変更を御説明させていただいているところでございます。

続きまして(6)番、工法変更による将来のメンテナンス費用の削減みたいなものを可視化できないのかといったような御質問でございますが、中央JCTの地中拡幅部につきましては、断面形状を馬蹄形状から円形形状に変形することでひび割れ発生を抑制し、局所的な応力の集中を回避することが可能となるなど、今回の変更によりまして長期的な健全性がより高まると考えております。

効率的に維持管理できるのかという点につきましては、検討を進めてまいりたいと考えております。

なお、地中拡幅部の構造、施工につきましては、大変複雑でございまして、先ほども説明

させていただきましたが、専門でない方々に対しまして、もう少し丁寧な説明ができないかというところを考えているところでございます。

この説明方法につきまして、現在、事業者として検討しているところでございますので、もう少しお時間を頂きまして、改めて御説明させていただければというふうに考えているところでございます。

続きまして、(8) 番でございますが、費用の大きな設計変更について、どういった基準で決定されているのかというところでございます。

また、当初からそういうところの見立てができなかったのかというところでございます。それについて御回答いたしますが、地中拡幅部の技術的な検討に関しましては有識者委員会において検討を進めてきたところでございますが、繰り返しになりますけれども、中央JCT地中拡幅部につきましては、世界でも類を見ない規模の、技術的困難さを伴う工事というところもございまして、地質条件、そういったものを踏まえますと、施工時の止水性ですとか、地山の安定性、そういったものを確保するために相当のコストの増加が見込まれるといったようなところも有識者委員会の中で踏まえていただきまして、それでもなお今回の工法を用いることが妥当であるといったようなところを確認いただいているところでございます。

今回、そのような技術的な検討の上で、具体的な施工に要する増額費用を算出しておりますので、事業の効果、そういったものも再度算出させていただいておりますので、事業全体の評価につきましては本委員会におきまして御審議いただきたいというふうに考えてございます。

なお、事業評価における感度分析については、プラスマイナス 10%という事業費で感度分析を実施しているところでございますが、今回の、市街化された大深度地下部における地下水を有する地盤内に非開削で構築するといったような必要がある地中拡幅工法につきましては、今まで実績もなく、できる限り安全で確実な施工でやるというふうなところを検討してきたところでございまして、やはり事前にこの規模での工費の増大は見込めていなかったといったようなところでございます。

続きまして、(14) 番の質問に対して御回答させていただきます。

東京外環の現場の状況、あるいは環境への配慮の状況、これをもっとメディア等を活用してアピールしていくべきだという御質問でございました。これに対してお答えいたします。

委員御指摘のとおり、現場を見ないと分からないような工夫でありますとか取組がござ

いますことは、我々事業者としても認識しているところでございます。

ただ、現在は、新型コロナウイルスの感染拡大等により、そういったことを行うことは非常に難しい状況ではございますけれども、マスクを通じたやり方、もしくは、直接、市民の皆様が現場を見られるような取組、こういったものも、今後とも行っていきたいというふうに考えているところでございます。

このまま続けてよろしいでしょうか。

○朝倉委員長 すみません。一つ、二村先生から手が挙がっていたのをちょっと見過ごしちゃって。二村先生、質問があったんですね。ごめんなさい。

○二村特別委員 幾つかよろしいでしょうか、今、申し上げます。

○朝倉委員長 はい。この段階で御質問を伺っておいて、一応、全体の質問を見た上で回答を頂くほうがいいかと思うので、お願いします。

○二村特別委員 そもそも、近い将来、便益の計算方法を変えられる可能性があるかどうかというところを伺いたいと思いました。例えば、先ほどの割引率、3%の場合の計算結果を伺いましたが、今後、この事業に限ってかどうか分からないですけれども、とにかく割引率を見直せるのですかというのが質問です。見直せるのであれば大変にありがたいなというところではあるんですが、それが1点。

それから、青梅街道ICが、先ほど用地取得の割合が低かったようですけれども、これによる事業遅れの可能性があるかどうか。

以上です。

○朝倉委員長 ありがとうございます。そうしたら、先ほどの西山先生からの二つの質問と、それから寺部先生からの一つの質問に加えて、今の二村先生の二つの質問を加えて御回答ということにします。

確かに時間が押しているんですけど、もし可能であれば、あと少しだけ、説明できるものについては説明していただいていたほうがいいですか。大丈夫ですか。

○事務局 続けさせていただきます。(4) 便益に関しまして、走行時間短縮を基にしたB/C以外の定性的なものも一覧表のような形で列挙したほうがよいのではないかという質問を頂いておるところでございます。

再評価資料の中で紹介しております災害時のリダンダンシーの確保であったりとか、羽田空港からの定時性確保、こういったものにつきましてはB/Cに含まれないような効果であると認識しておりますけれども、これまで、今回の資料のように、資料として取りまと

めるような形で紹介していただきましたので、今後、工夫をしまいいりたいと考えているところでございます。

続きまして（７）番目、地中拡幅部を設計変更する際に、もう少し全体を浅くすることができなかつたのかといったところでございますが、東京外環関越～東名につきましては、地上部に対する環境影響ですとか、地域分断、そういったものを極力回避するべく本線を地下トンネル構造としておりまして、中央JCT部につきましても、周辺地域に影響、分断を可能な限り小さくできるよう検討した結果、現在の形状となっているところでございます。

現時点で、中央JCTの接続方法を浅い箇所地上から合流させる方式に変更いたしますと、本線シールドの掘進高さですとか、そもそも本線の縦断線形、そういったものを見直す必要がございます、都市計画の変更ですとか、新たな用地の取得というものが必要になるといったところでございます。

これらを踏まえまして検討いたしますと、やはり、引き続きコスト縮減に取り組みつつ、当初の計画どおり整備を進め、早期開通に向けて努めてまいりたいというふうに考えてございます。

続きまして、（９）番目。

地中拡幅部の断面が変わることで都市計画の範囲が増えるという中で影響はないのかというところでございますが、地中拡幅部の都市計画範囲につきましては平成27年3月に今の範囲に変更を行っているところでございまして、その変更に伴いまして、区分地上権として地下の権利の取得、そういったものをさせていただく範囲は増加いたしました、移転を伴うような影響は生じていないというところでございます。

以上となります。

○朝倉委員長 ありがとうございます。回答の途中ではあるのですが、後にもう一つ審議案件がありまして、そちらを審議しないといけないということと、それから冒頭に申し上げましたように、少し質問内容については対応を精査しないといけないという項目もありますので、それらの対応をしていただいた上で、次回に再度議論するというようにさせていただきます。

今、先生方から頂いた御質問を拝見すると、事業費の増額については規模が大きくて、さらにコスト削減を求めるといふ、そういう意見は多く出ているものというふうに理解しております。

そうはいふものの、事業の必要性についてはほとんどの委員の先生方に御理解いただい

ているというふうに認識しております。そのうえで、より一層、その事業費というか、事業の工夫ですね、事業費だけに限らず事業の工夫を事業者に求めつつ、これを継続するということについては、これからさらに議論しないといけないけれども、そういうことを想定して検討していくということであろうと思います。

もちろん、もう少しきちんと議論した上で、最終的にはその判断をしないといけないと思いますけれども、残る御質問の回答を見て、さらに議論をすることにより、次回の委員会で最終的にどういうふうにするかということ判断することによってさせていただくということにいたします。

ということで、2回にまたがりますけれども、少し慎重に議論するというので、そうさせていただきたいと思いますが、よろしゅうございますね。

〔「はい」という声あり〕

・一般国道18号 長野東バイパス

(上記について、事務局から資料により説明)

○朝倉委員長 ありがとうございます。

それでは、委員の皆様方から、ただいまの説明につきまして御意見、御質問があればお願いいたします。いかがでしょうか。

お願いします。

○加藤委員 よろしいですか。

12 ページ目だと思いますが、費用便益分析の結果をまとめている箇所について、計画交通量が前回と比べると約30%増えているように見えます。増えた原因は何でしょうか。

○事務局 はい、分かりました。資料ですけど、ちょっと小さくて恐縮ですが、2ページになります。長野東バイパスのこの図でいきますと、左側に、これは県道ですけども、ここの三才大豆島中御所線というのが、当時が前回再評価時では2車線だったんですが、4車線化が事業化になりました。この4車線化が周りの交通を引っ張ってきて、交通量がかなり増えているということになっていると思います。

○加藤委員 事前に計画されていたので予見可能で、それが需要予測にも反映されていたのだと予想していたのですが、そうではないのだとすると、前回の再評価から何か条件が変

わったということでしょうか。

○事務局 事業化が平成31年度でございます。その後に、ここが4車線ということで、交通量を出したところ、交通量が大きく増加したということになります。それまでは、2車線を出してございました。

○加藤委員 需要予測の計算を、前回は2車線を前提として行っていて、今回はそれを4車線にしたということですね。

○事務局 はい。そうでございます。

○加藤委員 なるほど、分かりました。承知しました。ありがとうございます。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。

お願いします、古関先生。

○古関委員 スライドの6枚目の地盤条件についてですが、当初計画で、右側のデータが全くない。左側の地盤状況をそのまま水平に展開して想定されていたようですね。一方で、この右側には現道の18号があるわけですが、ここにもデータはなかったのですか。

○事務局 これが、昭和36年から42年度頃に長野バイパスとして施工していたんですけども、当時の資料では軟弱地盤対策というものが確認できませんでしたので、左側の県道の既実績があるところをそのまま延ばさせていただいておるところでございます。

○古関委員 一番下の平面図によれば、右へ行くほどだんだん千曲川に近づいていくので、地形地質的には、やはり軟弱地盤が厚く出てくる可能性は予見できた様にも思います。その点はいかがでしょう。

○事務局 そうですね、その辺りは、今後は、少し注意していきたいと思いますが、当時は、左側の既にあるところをそのまま使わせていただいたという結果でございます。

○古関委員 ありがとうございます。以上です。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。

○河野委員 河野です。一言よろしいでしょうか。

○朝倉委員長 はい、どうぞ、お願いします。

○河野委員 7ページの流末に関してなんですけど、当初の予定から協議を行った結果、変更になったというご説明でしたけれども、これは水路の所有者と、もともと協議をしていたのだが、最近の豪雨等々によって再度協議を行ったという流れなんですか。経緯を教えてください。

いただきたいと思いました。

○事務局 この計画、事業化前は、都市計画決定において、その段階での河川の協議はさせていただいているんですけれども、その時点では詳細な計画がまだ定まってございませんので、貯留施設が必要だとか、そういったものまで突っ込んだ協議はさせていただいておりませんでした。事業化になった後、いろんな協議をする中で出てきたということになります。

○河野委員 なるほど。ありがとうございます。

○朝倉委員長 ありがとうございます。ほかはいかがでしょうか。

田中先生、どうぞお願いします。

○田中委員 今のことに関連してなんですが、毎回同じような話が出てきます。流末処理というんですか、貯留分、増える分を処理するというのは、過去の実績なども見ながら、当初から見込んでおいたほうがいいんじゃないかなという気がします。これはコメントになるかもしれません。

○事務局 念頭に置いて対応していきたいと思えます。

○朝倉委員長 ありがとうございます。最近、この排水の処理の関係の分で増額というのは、この案件に限らず幾つか出てきていまして、これから先、そのファクターが減ることはないと思うので、いずれの案件についてもそういったことを念頭に置いていただくのがいいんじゃないかなというふうに思います。この案件に限らずということですけどね。ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。

ありがとうございました。それでは、特にほかに御質問、御意見等もないようでございますし、特に、この事業について問題があるという御発言はございませんでした。

また、地元の長野県からも、早期に完成することを希望するという知事からのコメントもございますので、この案件の対応方針につきましては、継続ということにさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○朝倉委員長 ありがとうございます。

それでは、この案件につきましては、継続ということにいたします。

これで、本日の審議は以上で終了といたします。

途中で申しあげましたように、この前の重点審議の案件につきましては、次回、引き続き議論をするということにさせていただきます。進行を事務局にお戻しします。

閉 会